

"Столичний експрес" № 2/2012

"Система інформаційного обслуговування порту": можливості для розвитку логістики та ефективності портів Одеської області і зовнішньої торгівлі України

Перехід економіки від планової до ринкової створив великі можливості для творчої економічної ініціативи. В той же час це поставило країни Східної Європи перед серйозними завданнями. Відсутність досвіду, випробуваних правил та законодавчої основи для нормального функціонування бізнесу мало негативний ефект на розвиток системи економічних і соціальних відносин. Нова економічна свобода іноді призводила не до зростання ефективності, а до поглиблення впливу індивідуальних та групових інтересів і пов'язаних з цим негативним явищам. Країнам шкодить такий негативний імідж, як у фільмі "Збройовий барон", і може бути наступний етап розвитку регіону буде пов'язаний з впровадженням правил та систем для більш ефективної ринкової економіки.

У цьому сенсі дана стаття пропонує концепцію побудови в портах Одеської області локального "єдиного вікна" - "системи інформаційного обслуговування порту" (СІОП), англійською Port Community System (PCS), як інструменту для поліпшення організаційної структури української економіки. Цей різновид "єдиного вікна" для збору інформації про вантажі не тільки помітно збільшує ефективність зовнішньоторговельної діяльності, але і веде до значного поліпшення процесів контролю за проїжджаючими вантажами. Він знижує передумови для корупції та інших негативних явищ. Державне керівництво України вже кілька років розглядає можливість впровадження механізму "єдиного вікна" як інструменту для полегшення й автоматизації торгових процедур для підвищення ефективності економіки. Таким чином, можливе локальне "єдине вікно" розглядається і бізнесом і державними органами регулювання зовнішньоекономічної діяльності як пілотний проект - крок до побудови національного "єдиного вікна".

На сьогоднішній день подібну ініціативу пропонує керівництво Одеського морського торгового порту. Відповідно до прийнятого портом протокольного рішення пропонується впровадження на території порту так званого "електронного наряду". Дана інструкція регламентує порядок електронного узгодження документів в Єдиній інформаційній системі порту для одержання дозволу на оформлення вантажу у відповідний митний режим при вивезенні імпортованих/транзитних вантажів з території порту.

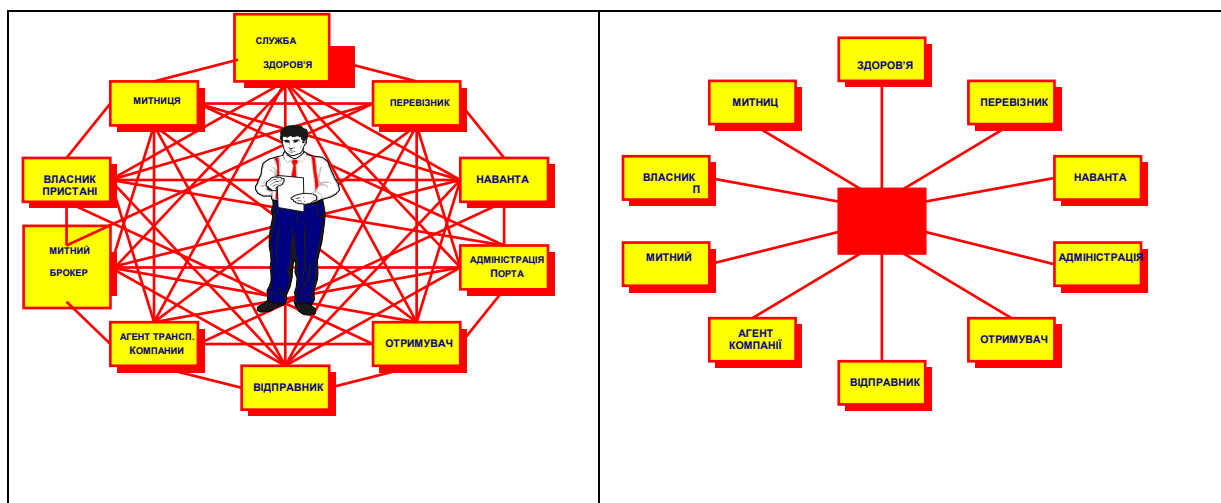
"Єдине вікно" для очищення експорту, імпорту і транзиту описано в рекомендації № 33 Європейської економічної комісії ООН (**прим. автора** http://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352r.pdf). Ця система дозволяє всім учасникам ЗЕД надавати необхідну інформацію одночасно, в одне місце, в стандартній формі і одному агентству. Рекомендація № 33 описує два різновиди "єдиного вікна". З одного боку, існують національні ("регулятивні" або "митні") механізми "єдиного вікна", в яких одне агентство

(наприклад, митниця) отримує всю інформацію від учасників ЗЕД і потім обмінюється нею з іншими органами влади. Друга форма "єдиного вікна" - це "система інформаційного обслуговування порту" (СІОП), яка застосовується у найрозвинутіших портах, аеропортах та інших інтенсивних пунктах перетину кордону в сучасному світі. У Західній Європі діє, перш за все, ця форма "єдиного вікна": в портах Гамбурга (приватна фірма "Дакози"), Роттердама, Антверпена, Фелікстоу, Гавра, Марселя, Барселони, Більбао, а також в аеропортах Франкфурта, Амстердама і т.д. В той час як у Східній Азії побудовані державно-приватні системи на рівні всієї держави.

При побудові системи інформаційного обслуговування порту Фелікстоу (FCPS) у Великобританії всі контролюючі відомства і бізнес-структури перейшли від повсюдного обміну інформацією до єдиного централізованого обміну через систему FCPS. До побудови системи на процеси просування товарів йшла гора паперів, 30% яких містили помилки і на очищення потрібно 4-5 днів. Після побудови системи, процеси митної очистки, сертифікації, експорту, імпорту тощо суміщені; дані, що входять у митну декларацію та інші регулятивні та бізнес-документи, що подаються разом, так що очищення вимагає близько однієї години.

Впровадження системи спочатку на локальному рівні з перспективою використовувати досвід для створення національного "єдиного вікна" приведе Україну ближче до стратегії розвитку торгівлі Євросоюзу, де прийнята програма розвитку мережі національних механізмів "єдиного вікна" (**прим. автора**

http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/electronic_customs_initiative/index_en.htm), які будуть обмінюватися інформацією на основі стандартів Об'єднаних націй та Всесвітньої митної організації.



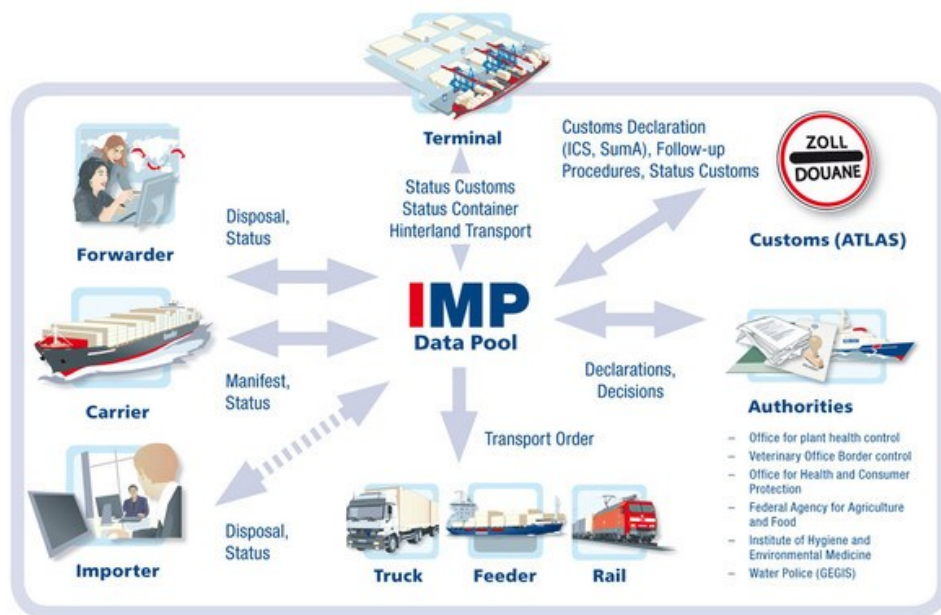
Малюнок 1. Вигоди від побудови системи FCPS для інформаційного обслуговування порту Фелікстоу у Великобританії.

Систему інформаційного обслуговування порту (СІОП) можна визначити як нейтральну і відкриту електронну систему, що дозволяє здійснювати **інтелектуальний і безпечний** обмін інформацією між державними і приватними учасниками торгових операцій, щоб підвищити

конкурентоспроможність спільнот користувачів портів і аеропортів. Вона **оптимізує, управляє і автоматизує** ефективні портові та логістичні процеси через єдину подачу даних і ув'язку ланцюжків транспорту і логістики.

СІОП визнана як передовий метод для обміну інформацією в одному порту або в системі портових структур однієї країни. Вона будується на домовленості між учасниками подавати торгові дані в одне місце, розвивати інформаційну інфраструктуру, технічний взаємозв'язок, сприятливе правове середовище, стандартизацію й гармонізацію обміну даними. Вона створює для суспільства користувачів порту вузько інтегровану систему, що охоплює експорт, імпорт, транзитні вантажопотоки, консолідацію, небезпечні вантажі і статистичні доповіді на міжнародні морські перевезення вантажів.

Найбільш загальні функції СІОП включають: обробку судна/рейсу; процеси імпорту, експорту і транзиту, митне декларування; підготовку і подачу імпортних та експортних сертифікатів, інформацію на перевантаження (з одного виду транспорту на інший), на дорожнє та залізничне транспортування, обробку небезпечних вантажів; статистику морських перевезень тощо. Система може включати і функцію "єдиного вікна" сплати необхідних платежів: податків і мит державним агентствам, а також оплати послуг, що надаються державними та приватними організаціями у процесі здійснення зовнішньоторговельних операцій.



Малюнок 2. Схема роботи системи "Дакози" в порту Гамбурга.

Проект "електронний наряд" Одеського морського торговельного порту

Одеський морський торговельний порт пропонує ініціативу, яку можна розглядати, як перший крок до побудови технічної системи інформаційного обслуговування порту. У відповідності з нормативними документами митної служби України, митному органу для здійснення контролю розвантаження судна адміністрацією порту або іншими уповноваженими особами надаються

документи (в тому числі і наряди), які відображають наміри та/або результати вивантаження товарів у зону митного контролю або на транспортні засоби. Наряд, у відповідності з встановленими Південною митницею технологічними особливостями, що застосовується для реєстрації та обліку товарів, що вивозяться за межі зони митного контролю і порту, а також свідчить про проходження всіх необхідних форм контролю (митного, технічного, прикордонного, екологічного, радіологічного, санітарного, фітосанітарного, санітарно-епідеміологічного та інш.). Для модернізації цієї процедури Одеський порт запропонував Інструкцію, яка передбачає тільки процес візіровки наряду в електронному вигляді усіма зацікавленими службами і сторонами (контейнерні термінали, морські лінії). Подальша послідовність оформлення документів відбувається у відповідності з діючими технологічними схемами, які включають оформлення вантажних митних декларацій (при імпорті) або документів контролю доставки (при внутрішньому або прохідному транзиті). Цей етап може включати в себе митний огляд вантажу і займати більшу частину часу порівняно з "електронним етапом". Для повноцінної інтеграції в систему інформаційного обслуговування порту (СІОП) і побудови локального "єдиного вікна" ініціативу порту необхідно розширювати аж до моменту виїзду навантаженого транспортного засобу за межі території пункту пропуску порту (from the vessel to the port gate). Щоб ця система працювала справді на основі принципів "єдиного вікна", необхідно, щоб елементи даних вводилися тільки один раз, а потім вони плавно переходили від одного документа до іншого.

Згідно інструкції про застосування "електронного наряду" Одеського торгового порту процедура охоплює кілька етапів:

1. На підготовчому етапі заповнюються в електронному вигляді документи, які потрібні для узгодження з контролюючими службами: вбрання, коносамент та інвойс.

2. На етапі оформлення наряду експедитор оформляє паперовий наряд встановленого зразка на отримання вантажу. Він вносить зазначені в ньому дані до Єдиної інформаційної системи (ЄІС), а також електронні копії коносаменту та інвойсу, а потім відправляє інформацію на веб-портал. З цього моменту вона стає доступною митній, ветеринарній, карантинній, санітарно-епідеміологічній та екологічній службам, стивідорним компаніям і лінійним агентам. Контролюючим органам дається термін три години на узгодження інформації. Якщо після закінчення трьох годин з моменту публікації наряду в ЄІС порту інформація контролюючим органом не перевірена, системою автоматично проводиться узгодження (принцип "мовчазної згоди").

3. На етапі оформлення в контролюючих службах спочатку ветеринарна, карантинна, екологічна та санітарно-епідеміологічна служби перевіряють в режимі реального часу внесену експедитором інформацію до ЄІС порту. Якщо немає зауважень, вони проставляють дозвіл на завантаження контейнера на транспортний засіб. Якщо є зауваження, вони інформують експедитора (якщо необхідна коригування даних) або митну службу, використовуючи графу "примітка" ЄІС порту. Потім митна служба в режимі реального часу вивчає

зауваження контролюючих органів, після чого або дозволяє завантаження контейнера на транспортний засіб, або блокує його. При відсутності зауважень після перевірки інформації інспектор митниці реєструє перевірку без зауважень в системі, що є дозволом на оформлення вантажу в митниці у відповідний митний режим. Якщо після закінчення трьох годин з моменту публікації наряду в ЄІС порту інформація не була перевірена митницею, то системою автоматично проводиться узгодження (принцип "мовчазної згоди"). При наявності зауважень інспектор митниці призначає засоби технічного контролю: рентген, ваги або огляд. Після проходження засобів технічного контролю експедитор надає результати в митницю. Якщо необхідно, експедитор додатково направляє результати контролю в електронному вигляді в ЄІС порту. З моменту появи результатів в ЄІС порту митній службі даються додаткові три години для їх вивчення і прийняття рішення. Інспектор митниці може блокувати контейнер в ЄІС порту, вказуючи причину. Експедитор в режимі реального часу бачить вироблене митницею блокування із зазначенням причин. Зняття блокувань контролююча служба може проводити на будь-якому етапі оформлення вантажу.

4. Оформлення видачі контейнера у лінійного агента включає: оплату послуг лінійного агента і надання оригіналів коносаментів експедитором і перевірку наданих документів лінійним агентом, який проставляє (якщо немає зауважень) необхідні дозволи у наряді і додатково підтверджує видачу контейнера експедитору в ЄІС порту.

5. Для оформлення в'їзду в порт слід дотримуватися встановленого порядку подання заявок та оформлення в'їзду в порт. Експедитор заздалегідь вносить в ЄІС порту всю необхідну інформацію по наряді: номер автомобіля; номер причепа; серію та номер паспорта водія; П.І.Б. водія і звертається в облікову групу стивідорної компанії для оформлення проформи видаткового ордера, а водій транспортного засобу звертається в групу обліку транзитно-вантажного терміналу і отримує електронний пропуск для в'їзду в порт. Подальша послідовність оформлення документів відбувається у відповідності з діючими технологічними схемами.

Всі користувачі, підключені до даної системи, можуть у режимі реального часу відстежувати результати проходження контролю або оформлення кожної із сторін.

В частині, що стосується формування Діаграми потоків даних (**прим. автора** - див. *"Столичний експрес" № 4/2011 р. стаття "Єдине вікно": ключовий інструмент спрощення процедур торгівлі та належного управління*"), яка визначає основне призначення і перспективи найближчого розвитку "єдиного вікна", очевидно, що:

- створення ЄІС порту в першу чергу буде означати появу безперервних потоків даних B2G і G2B (в напрямках "бізнес-державні установи" і навпаки);
- самі види документів, що підлягають передачі в ЄІС (інвойс, коносамент), можуть означати початок переведення в режим "єдиного вікна" елементів інших потоків даних - B2B ("бізнес-бізнес").

Передумови для створення оперативної СІОП

Функціонування системи СІОП обумовлено декількома передумовами. Насамперед, це наявність великої території, яка обслуговується даними портом: значна частина території країни, кількох країн або транспортного коридору. Так, наприклад, порт Роттердама обслуговує не тільки прилеглу частину Нідерландів, але і велику частину економіки Німеччини і через річку Рейн всю Центральну Європу. Порти Одеської області обслуговують більшу частину України (**прим. автора за одинадцять місяців 2011 р. через порт Одеси було імпортовано й експортовано 22,6% (23,2837 тис. т) вантажопотоків, які пройшли через порти України (102,9927 тис. т). Через три порти Одеської області (Одеський, "Южний" та Іллічівський) проїжджає 54,4% вантажопотоків України**), а також коридор з Чорного моря в Центральну Європу. Значимість цього коридору збільшилася з розробкою проекту поїзда "Вікінг" (Клайпеда-Мінськ-Київ-Одеса/Іллічівськ). Концепція і програма розвитку України як транзитної держави також є сильним аргументом для розвитку проекту СІОП в ключовому порту країни - на перехресті шляхів з Європи в Азію, з Туреччини в Росію, Східну і Центральну Європу. Республіка Молдова також зацікавлена у розвитку проекту "єдиного вікна" в Одесі і може навіть взяти в ньому участь. Географічно найбільш зручним портом для Республіки Молдова є Одеса, хоча Молдова і ставить розвиток порту Джурджулешти на Дунаї як свій пріоритет. Участь Молдови в можливому майбутньому підприємстві інформаційного обслуговування портів Одеської області створить умови для більш ефективного збору та обміну інформацією з українськими та молдавськими органами влади і діловими партнерами.

Щоб проект СІОП спрацював, необхідна сильна політична підтримка та активна двигующею особа, організація або компанія на місці. Необхідна підтримка на високому рівні - наприклад, міністра чи міністерства, які б розуміли мети, вигоди та принципи роботи "єдиного вікна", активно підтримували цей проект в уряді і вимагали регулярні звіти по його впровадженню.

Важливою передумовою є створення сприятливого правового середовища для безперешкодного обміну торговими даними між агентствами, для юридичної рівності між паперовими і електронними носіями інформації (щоб обидва мали рівну силу в суді), для працюючої системи електронного підпису і т.інш. Необхідно проаналізувати нормативно-правову базу, в якій СІОП буде працювати (наприклад, акти щодо захисту даних, морського торговельного права, митне законодавство і процедури). Однак більша частина підготовки сприятливого правового середовища здійснюється на національному рівні - національними законодавчими і виконавчими органами. У цьому сенсі підготовка правової основи для регіонального "єдиного вікна" може виявитися дуже корисною на майбутньому етапі, коли країна перейде від пілотного до національного проекту "єдиного вікна".

Однак найважливішою передумовою для успішного проекту є ефективне співробітництво всіх учасників спільноти користувачів майбутньої системи. Активна участь бізнесу винятково важлива для здійснення локальної СІОП, в той час як у національному проекті "єдиного вікна" найважливішу роль відіграє налагодження безперешкодного обміну даними між державними регуляторними органами. У цьому сенсі позитивним елементом є активна позиція, зайнята бізнес-спільнотою Одеси, зокрема організацією "ПЛАСКЕ" та іншими організаціями, що надають експедиторські та логістичні послуги. Становлення організованого співробітництва між зацікавленими учасниками майбутньої системи - митницею, бізнес-співтовариством, портовими властями, транспортними компаніями, іноземними учасниками системи і т.інш. - є першочерговим завданням. На політичному рівні вже створена робоча група в Києві для підтримки пілотного проекту в Одесі. На робочому рівні Одеський морський торговельний порт вже підключає різні агентства до свого проекту "електронного наряду": митну, ветеринарну, карантинну, санітарно-епідеміологічну та екологічну служби, стивідорні компанії і лінійних агентів. Однак це тільки початок. Систему обміну інформацією необхідно зміцнювати і в організаційному, і в технічному плані.

З самого початку необхідно створити концепцію бізнес-моделі державно-приватного співробітництва, яка обґрунтує той чи інший спосіб інвестування у створення системи, а також її окупність.

Економічна аргументація створення (окупність) СІОП

Існуючий досвід СІОП вказує на кілька можливостей організації оплати наданих послуг. По-перше, послуги можуть надаватися постійним клієнтам на основі абонементу. Перевага цієї системи у тому, що вона інституціоналізує відносини між регулярними клієнтами та регуляторними органами. Аналогічні відносини створюються при запровадженні інституції "уповноваженого економічного оператора", яка створює відчутні вигоди для бізнесу законослухняних учасників зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД). По-друге, послуги СІОП можуть оплачуватися поштучно - за кожен контейнер, коносамент або інший документ, що підготовлюється в системі.

На основі одного із способів оплати послуг СІОП пропонуємо просту модель окупності можливого проекту локального "єдиного вікна" у портах Одеської області. За основу ми візьмемо потоки контейнерів, а як приклад ціноутворення - ціни за послуги, що надаються системою СІОП в порту Фелікстоу у Великобританії: 1,8 ф. ст. (EUR2,2) за контейнер на імпорт і 0,8 ф. ст. (EUR0.98) за контейнер на експорт. Обчислюємо, що на обробку одного порожнього контейнера ми витрачаємо EUR0,40. На основі (1) вищезазначених цін за обробку контейнерів і (2) даних про структурі переробки контейнерів в портах Одеси та Іллічівська в 2011 р. можна обчислити, за який термін можливо повернути вкладення (інвестиції) на створення СІОП в одеських портах. Якщо система буде створена і буде використовуватися для всіх контейнерних перевезень, порти Одеси та Іллічівська зможуть збирати суму в

EUR1053837 в рік від оплати послуг по інформаційній обробці контейнерних перевезень:

	Контейнери на експорт		Контейнери на імпорт		Порожні контейнери		Загальна сума
Одеса	102539		227123		125877		
Іллічівськ	41493		144312		112945		
два порта	144032	x 0,98	371435	x2,2	238822	x0,40	
сума	EUR141151	+	EUR817157	+	EUR95529	=	EUR1053837

За даними Європейської асоціації систем інформаційного обслуговування портів (European Association of Port Community Services, EAPCS), вартість створення існуючих систем у світі варіюється між EUR2 млн. (в Барселоні) і EUR100 млн. (в Японії). Якщо вартість СІОП Барселони взяти за основу для проекту СІОП в Одеській області і навіть збільшити її в два рази (EUR4 млн.), то система СІОП може окупитися приблизно за 4 роки. Насправді контейнерні перевезення й оплата за контейнер є тільки частиною доходів СІОП, вкладення можуть окупитися набагато швидше. Маючи на увазі значні вигоди від впровадження "єдиного вікна" для приватного і державного секторів, інвестиції в створення СІОП можуть бути доволі вигідними.

Концепція проекту СІОП

Концепція будь-якої системи СІОП спирається на стратегічну значимість швидкого і якісного обміну інформацією для бізнесу і для державних органів. Якщо раніше можна було стверджувати, що інформація - це влада, то зараз якісний обмін інформацією - це влада. В цьому розумінні "єдине вікно" є "розумною" системою збору інформації по ланцюжку поставок. Деякі дослідники бізнес-процесів стверджують, що в майбутньому інформацію в інформаційний потік будуть вносити не посередники, а ті учасники процесу, які запаковують товар і завантажують контейнери. Таким чином, паралельно ланцюга поставок буде збудований "потік інформації" (інформаційний "пайплайн", англ. *information pipeline*) для надання даних, які стануть доступні уповноваженим контролюючим органам та бізнес-партнерам. Концепція "пайплайн" пов'язана з поняттям "хмарні обчислення" (англ. *cloud computing*). Різниця полягає, насамперед, у рівні контролю над даними і безпеки інформації (в "пайплайне" набагато більше контролю і безпеки) (**прим. автора** - "Хмарні обчислення" (*cloud computing*) в інформатиці означають модель забезпечення повсюдного і зручного мережевого доступу на вимогу до загального пулу конфігурованих електронних ресурсів. Прикладом такої "хмари" можуть бути мережі передачі даних, сервери, пристрої зберігання даних, додатки і сервіси - як разом, так і окремо. Вони можуть бути оперативно надані та звільнені з мінімальними експлуатаційними витратами і/або зверненнями до провайдера. В області міжнародної торгівлі таким чином створюється можливість подачі інформації всіма учасниками в "хмара", звідки уповноважені користувачі можуть отримувати ті дані, які їм потрібні і доступ до яких їм дозволено.

Споживачі “хмарних обчислень” можуть значно зменшити витрати на інфраструктуру інформаційних технологій і гнучко реагувати на зміни потреб).

Досвід великих портів Європи показує, що електронний обмін даними в СІОП усуває суб'єктивне втручання людського фактору у процес регулювання зовнішньої торгівлі і таким чином усуває умови для корупції. Плавний обмін даними в СІОП також дає поштовх для розвитку інтермодальних і мультимодальних перевезень, так як в основі функціонування системи - плавний перехід між секторами, ув'язаними в ланцюзі поставок, і між різними видами транспорту.

В "єдине вікно" подаються три види інформації, які використовуються бізнес-структурами і партнерами: попередня - для кращого аналізу ризиків; регуляторна - для агентств щодо регуляторного контролю і торгова. Більш якісний збір попередньої інформації через СІОП істотно допомагає здійсненню аналізу ризиків. На наступному етапі система дозволить створити поєднаний аналіз ризиків, коли одне агентство (наприклад, митниця) збирає інформацію для інших, і в її комп'ютерній системі комбіновані методології виявлення ризиків при перевірці даного товару (**прим. автора** - *Модуль для комбінованого аналізу ризиків був створений у ЮНКТАД, в рамках системи обробки даних митних АСИКУДА*). Система зазвичай працює з зареєстрованими клієнтами, що дозволяє здійснювати автоматичну ідентифікацію.

Підготовка проекту

Підготовка проекту СІОП включає створення міжвідомчої державно-приватної робочої групи для координації проекту (в Україні вона створена в 2011 р.) і проведення декількох досліджень:

(а) аналіз бізнес-процесів у портах Одеської області при використанні існуючих методологій такого аналізу. Цей основоположний крок зосередиться на виявленні непотрібних або повторюваних даних і документів, які збираються при здійсненні зовнішньоторговельних операцій. Результатом аналізу бізнес-процесів буде спрощення та раціоналізація процедур збору та міжвідомчого обміну торговою інформацією;

(б) аналіз підготовленості правової системи для впровадження "єдиного вікна" в країні і регіоні. Основні параметри такого дослідження наведені у рекомендації № 35 Європейської економічної комісії ООН (**прим. автора** http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec35/Rec35_ECE_TRADE_401_Establishinglegalframeworkforsinglewindow_r.pdf).

Необхідно проаналізувати, чи існують проблеми для нормального обміну даними між державними агентствами, між ними і приватним сектором, існує юридична рівність між паперовими та електронними документами, яка може бути договірно-правова основа для співробітництва між учасниками/користувачами СІОП. В результаті цього дослідження будуть вироблені рекомендації: що змінити в законодавстві та підзаконних актах на національному та місцевому рівні, щоб забезпечити функціональність системи "єдиного вікна";

(в) аналіз сумісності технічних інформаційних систем різних агентств і бізнес-співтовариств. Метою цього дослідження є формулювання конкретних рекомендацій для гармонізації взаємодії цих систем при використанні міжнародних стандартів;

(г) четверте дослідження може бути пов'язано з можливостями державно-приватного партнерства для побудови локального "єдиного вікна". Воно може прийняти форму структурованого плану дій при виявленні цілей і завдань кожної сторони. Вона також виявить, які місцеві структури необхідно підключити.

На цьому етапі зазвичай створюється загальна концепція проекту з описом можливих функцій і охоплення системи, з аналізом витрат і доходів (використовуючи досвід європейських портів і аналіз процесів в одеських портах). На основі цієї роботи проводиться, зазвичай зовнішнім експертом, техніко-економічне обґрунтування і створюється "майстер-план", яким будуть слідувати всі учасники проекту. Європейська економічна комісія ООН також створила керівництво для менеджменту проекту архітектури підприємства "єдиного вікна".

СІОП зазвичай створюється крок за кроком (**прим. автора** - опис найбільш загальних кроків можна знайти в "Гіді Європейської асоціації СІОП" (EPCSA) щодо створення портів інформаційних систем). Можна вказати наступні етапи для проекту в портах Одеської області:

1. Створити загальну концепцію локального "єдиного вікна". Це буде документ, який дасть визначення системи і відповідь на кілька основних питань. Які порти, які процеси, які партнери будуть охоплені? Як аргументувати окупність і через яку бізнес-модель? Яке географічне охоплення обслуговування системи (Центральна і Західна Україна, коридор поїзда "Вікінг" на Східну і Північну Європу, Молдову, Дунайський транспортний коридор, тобто Центральна Європа)? Який обсяг буде у СІОП (тільки обробка документів по контейнерах, взагалі по вантажам, "єдине вікно" оплати послуг, поєднаний аналіз ризиків тощо)? На початковому етапі можна тільки прийняти рішення, що система буде будуватися крок за кроком, і призначити тільки перші параметри, а потім система буде розширювати пропоновані послуги.

2. З'ясувати доцільність СІОП. Система будується для боротьби з неефективністю та іншими негативними явищами, полегшення безперешкодного потоку електронних даних і зростання торгівлі через які обслуговуються порти.

3. Створення такої системи також сприятиме інтеграції України з Євросоюзом, в якому була прийнята програма створення мережі національних механізмів "єдиного вікна", а також інші ініціативи і проекти по зміні управління обміном інформацією в ланцюжках поставок. Так, наприклад, була створена "система контролю імпорту (Import Control System) для всіх видів вантажів, перший етап якої розпочався 1 січня 2011 р. На другому етапі передбачається, щоб СІОП поліпшила якість зібраних даних при налагодженні відповідності між даними, наданими перевізником і відправником. Директива 2010/65 Євросоюзу, яка вказує на формальності звіту судна, описує СІОП як

центри очищення, які оперують як довірені треті особи. Директива вказує на необхідність уникати подвійної подачі даних учасниками ЗЕД, а також на необхідність провести подальшу оптимізацію процесів у портах.

4. З чого почати? Найбільша проблема при побудові системи "єдиного вікна" в порту - це об'єднання спільнот зацікавлених: портові влади, користувачі, судноплавні лінії, митні та інші установи держави та бізнесу.

5. Далі необхідно визначити провідну організацію для проведення проекту; бізнес-модель фінансування системи як "надійного і чесного посередника" між членами спільноти користувачів СІОП. Необхідно визначити тих, хто буде підтримувати (або "послів"), для просування СІОП в країні і за кордоном, а перш за все, необхідно заручитися підтримкою на найвищому рівні одного або декількох міністерств, прем'єр-міністра або його заступників. Одна з особливостей СІОП як різновиду "єдиного вікна" в тому, що різні структури і учасники ЗЕД з приватного бізнесу відіграють значну роль у побудові та функціонуванні системи.

6. На цій основі необхідно створити мережу регулярного обміну інформацією та прийняття рішень. По цих каналах комунікації далі здійснюється регулярне обговорення основних елементів і проблем, що виникають в процесі реалізації проекту з усіма зацікавленими сторонами.

7. На основі аналізу бізнес-процесів можна визначити, як спрощення і комп'ютеризація допоможуть досягти більшої ефективності бізнесу і державних органів, а також які ключові бізнес-процеси і проблеми для рішення включити в проект. Необхідно виходити з того, яка специфіка у кожній країні або місця побудови системи "єдиного вікна".

8. Процес зазвичай починається з митних процедур, потім охоплює всі регулятивні органи та процеси, бізнес-партнерів в ланцюжку поставок і, нарешті, обмін інформацією через кордони. Таким чином, реформа та інтеграція митних процедур у співпраці між митними органами та іншими учасниками проекту є важливими елементами побудови СІОП. Його необхідно пов'язати з впровадженням концепцій уповноваженого економічного оператора та комплексного управління кордоном. Система єдиного електронного вікна, яка інтегрує, оптимізує, організовує та забезпечує безпеку бізнес-процесів і ланцюжки поставок, дозволяє митниці зосередитися на вантажах високого ризику.

9. Створити сприятливі правові рамки. Необхідно проаналізувати нормативно-правову базу (акти щодо захисту даних, морського торговельного права, митного законодавства та процедур) і уточнити, які питання можна вирішувати на рівні порту, а які на національному рівні. При підготовці правової бази виявлені в процесі створення СІОП проблеми допоможуть виявити і почати вирішувати проблеми на національному рівні, і це допоможе при побудові національного "єдиного вікна" на подальшому етапі.

10. Необхідно вирішити і підготувати організаційну модель СІОП: або буде структура приватною, державною чи державно-приватним партнерством. Необхідно визначити статус компанії-члена і користувача.

11. Необхідно створити робочі групи для: розробки спільних рішень електронного обміну даними (по бізнес-процесам); гармонізації даних; управління ризиками і т.інш. Аналіз бізнес-процесів та гармонізація необхідних даних між учасниками СІОП необхідні, щоб виключити зайві або повторювані дані та документи, які вимагаються у бізнес-процесах і процедурах, щоб організувати "єдине вікно" і забезпечити можливість електронного обміну даними та документами (**прим. автора** - *Стандарти ЄЕК ООН і СЕФАКТ ООН для "єдиного вікна" та гармонізації даних:*

Рекомендація № 33:

www.unecce.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352r.pdf

£:

Класифікатор UNTDED:

www.unecce.org/fileadmin/DAM/trade/untdid/UNTDED2005.pdf;

Модель даних ВМО; Бібліотека Ключових компонентів (Core Components);

Гармонізація даних (Річок. № 34):

www.unecce.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec34/ECE_TRADE_C_CEFAC2010_13R_r1.pdf;

Питання законодавства та "єдине вікно" Річок. № 35:

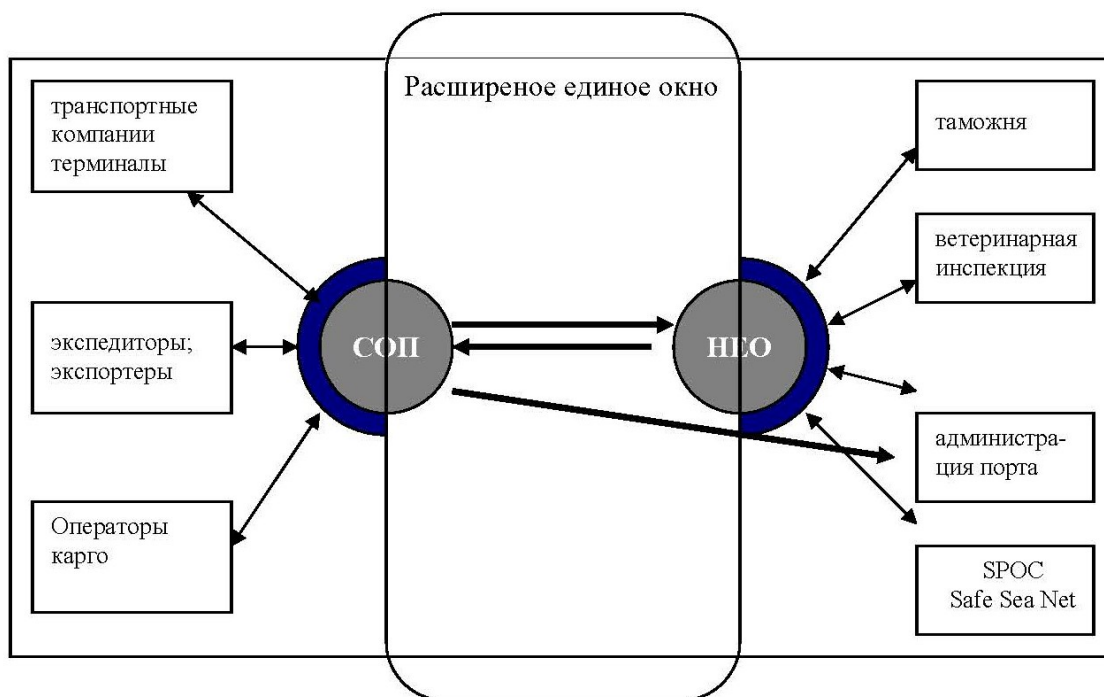
www.unecce.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec35/Rec35_october2010_REV2_Final_Russian.pdf).

В Рекомендації № 34 ЄЕК ООН описані ступеня гармонізації даних:

- (1) зібрати дані (робоча група називає і класифікує елементи даних, які потрібні агентствами);
- (2) визначити призначення (яку інформацію даний елемент передає);
- (3) проаналізувати та порівняти відповідні найменування та визначення;
- (4) узгодити, тобто домовитися про використання одного найменування, одного визначення, однієї класифікації (коду).

12. Необхідно вирішити питання довгострокової перспективи розвитку СІОП: фінансування та управління системою. Буде використовуватися змішаний потік доходів/виручки портових систем на розвиток системи на основі річної або місячної абонентської плати за послуги, що надаються; внески учасників; плата за одиницю обслуговуються вантажів (тоннаж, митні декларації, TEU, бочки, ємність, годину) або за кількість транзакцій з використанням EDI. Потім систему необхідно постійно розвивати у відповідності з міжнародними, європейськими та національними стандартами та директивами.

СІОП в одному порту насправді можна розглядати як шлях до створення національного "єдиного вікна". У таких країнах, де поки що не створені автоматизовані процеси різними агентствами контролю та приватним бізнесом, СІОП може створити ті умови, які перетворюються в основу механізму "єдиного вікна" в державі. Інтеграція інформаційних систем створює переваги для всіх учасників ланцюжка поставок. СІОП легко може бути поширена на інші повітряні, морські чи річкові порти, та митне декларування може бути здійснено в порту.



Малюнок 3. Можлива взаємодія між локальним та національним "єдиним вікном".

Якщо одеська система буде створена, вона зможе використовувати існуючий досвід і найкращу практику європейських портів. Європейські порти, які створили системи інформаційного обслуговування, заснували Європейську асоціацію СІОП (прим. автора - *European Association of Port Community Services (EAPCS)*). Засновники Асоціації: *SOGET* (Гавр, Франція), *Portbase* (Роттердам, Нідерланди); *dbh* (Бремен, Німеччина); *MCP* (Фелікстоу, Великобританія); *PORTIC* (Барселона, Іспанія); *DAKOSY* (Гамбург, Німеччина). Асоційовані члени: *APCS* (Антверпен, Бельгія); *Портові влади Гамбурга* (Гамбург, Німеччина); *Портові влади Більбао* (Більбао, Іспанія) і *Портові влади Венеції* (Венеція, Італія). Цілі Асоціації - вплинути на політику в Євросоюзі, побудувати електронну логістику (e-freight) у всіх європейських портах, і підвищити ефективність морських перевезень, експедиторства і логістики в Європейському Союзі. Асоціація представляє сектор інформаційного обслуговування портів та аеропортів перед європейськими інститутами і вимагає, щоб СІОП консультувалися при прийнятті важливих рішень, які їх стосуються. Асоціація закликає всіх користувачів портів у Європі активно будувати СІОП.

Створення системи інформаційного обслуговування портів "єдиного вікна" Одеської області буде виключно вигідним і для бізнес-спільноти, так і для контролюючих органів. Воно матиме позитивний вплив на розвиток Одеси як вузла європейської логістичної мережі між півднем і північчю Європи (коридор № 9) і між Європою і Азією. На рівні всієї України створення такої системи дасть поштовх розвитку сприятливого правового середовища, гармонізації обміну даними між різними агенціями на основі міжнародних стандартів і, таким чином, стане першим кроком до національного "єдиного вікна" з усіма пов'язаними з цим позитивними зрушеннями для обмеження бюрократичних

процедур, боротьби з корупцією і реальної інтеграцією з Європою на рівні міжнародних ланцюжків постачань.

Маріо Апостолів, регіональний радник ЄЕК ООН
"Столичний експрес" № 2/2012